SENS ET NON-SENS DES SYSTEMES ANTI-CARJACKING

Chaque jour, la presse nous informe de vols de véhicules. Toutes les catégories de véhicules sont concernées selon la finalité du vol, même si des préférences se marquent pour les voitures de luxe (valeur à la revente) ou encore les modèles récents. Si jusqu'à présent les techniques de vol étaient restées traditionnelles, depuis quelque temps l'on constate l'apparition de nouvelles méthodes : le car-jacking qui consiste à se faire remettre de force les clés d'un véhicule par le conducteur, et le home-jacking auquel il a fait place et pour lequel il y a intrusion au domicile du propriétaire d'un véhicule qui doit, sous la menace d'une arme, remettre les clés. Pour les personnes qui en sont victimes, il s'agit généralement d'expériences très traumatisantes. Comment en est-on arrivé là, que peut-on y faire, quelle est la position du secteur automobile ?

Les éléments de la popularité du vol de véhicules en Belgique doivent se rechercher dans la qualité du parc de véhicules et la densité de notre réseau routier. De n'importe quel endroit, il est possible de quitter très rapidement le territoire belge.
Il n'y a pas que les voitures chères qui sont volées. Toutes les marques le sont, mais pour certaines il y a 90% de chance que le véhicule soit retrouvé endéans le mois. Pour d'autres, les "chères", il est plus difficile de les retrouver car elles font l'objet d'un réel trafic. Ou bien elles partent à l'étranger (Afrique, Pays de l'Est) ou bien elles sont maquillées sous l'identité d'épaves ayant des caractéristiques identiques. Une partie des vols sont perpétrés par des voleurs occasionnels, mais la plupart le sont par des "professionnels" qui savent exactement ce qu'ils font. Le véhicule volé fait souvent l'objet d'une "commande".
Les systèmes de protection étant au fil des années de plus en plus performants, le vol de véhicules en stationnement est aujourd'hui devenu de plus en plus difficile. Il est quasi nécessaire d'avoir la clé de contact pour désactiver les systèmes d'alarme et d'immobilisation. Pour contrer ces difficultés, les voleurs emploient de nouvelles méthodes. C'est ainsi qu'à présent, les automobilistes se font agresser à un feu rouge et sont éjectés de leur véhicule ou que les voleurs violent les domiciles pour voler les clés.

Courant 1998, en raison de la multiplication de ces cas de "car-jacking" & "home-jacking", l'UPEA (Union Professionnelle des Entreprise d'Assurances) a entamé la rédaction d'un cahier des charges qui permettrait au secteur des assurances de qualifier certains systèmes comme étant dits "après-vol". Trois sortes de systèmes sont ainsi envisagées dans le cahier des charges de l'UPEA :

- **CJ1:** système de verrouillage des portes (verrouillage/déverrouillage par une commande intérieure);
- **CJ2:** : système d'action sur le moteur et les accessoires (diminution progressive de la vitesse maximale par activation automatique ou via un centre d'activation);
- **CJ3:** système de localisation du véhicule.

Sans vouloir nier et minimiser les phénomènes de car-jacking et de home-jacking, FEBIAC pense que ces techniques de vol font actuellement l'objet d'une médiatisation exagérée les mettant trop en évidence.

Avant de prendre une quelconque décision, il est nécessaire, selon FEBIAC, de disposer d'une étude chiffrée permettant d'évaluer correctement la problématique (nombre de vols, techniques employées, types de cibles, localisations des faits, faux car-jacking, ...). Les chiffres de 1998 ne sont malheureusement pas encore disponibles de même qu'une telle étude. L'adoption par l'UPEA d'un éventuel cahier des charges spécifiquement belge concernant les systèmes après-vol, notamment le CJ2, semble donc, pour FEBIAC, être inopportune et délicate pour des raisons réglementaires comme pour des raisons morales.

Du point de vue de la réglementation technique, ces nouvelles dispositions des assurances seraient en contradiction avec la directive 95/56/CE qui stipule que *"Le dispositif d'immobilisation et son installation doivent être conçus de telle manière que le véhicule, lorsqu'il en est équipé, continue de satisfaire aux prescriptions techniques"*, que *"Le dispositif d'immobiliation doit être conçu et fabriqué de telle manière que, lorsque le véhicule est équipé, ledit dispositif ne puisse pas influer sur la fonction et le bon fonctionnement prévus du véhicule, même en cas de mauvais fonctionnement"* et que *"Le dispositif d'immobilisation ne doit pas pouvoir entrer en action lorsque la clé du démarreur est en position de marche du moteur"*. Par ailleurs, l'installation en seconde monte de certains systèmes non reconnus par le constructeur risque de remettre en cause la conformité du véhicule de même que de porter atteinte à son bon fonctionnement qui fait de plus en plus appel à une électronique complexe. Le montage de ces systèmes pourrait donc entraîner une annulation de la garantie du constructeur. L'homologation des véhicules étant harmonisée sur le plan européen, FEBIAC est d'avis que c'est au niveau de la directive 95/56/CE qu'il y a lieu d'agir pour renforcer ses dispositions si cela s'avère nécessaire. Cela aurait comme aspect positif que la protection des véhicules progresserait de manière uniforme dans toute l'Union européenne.

D'autre part, il serait utile de se référer aux travaux du CEN (Comité Européen de Normalisation) et du VDA (Verband der Automobilindustrie) qui mènent depuis un certain temps déjà des discussions concernant des dispositions relatives à la protection contre le car-jacking. Pourquoi se lancer sur un chemin que d'autres ont déjà défriché ? FEBIAC a également signalé que de leur côté, certains constructeurs menaient des projets en ce domaine mais qui jusqu'à ce jour n'avaient pas encore donné satisfaction tant du point de vue de l'efficacité du système que de la sécurité de l'usager.

En ce qui concerne l'utilité du CJ1, celui-ci ne présentera un intérêt que pour les cas de petite délinquance afin d'empêcher, par

exemple, le vol d'un sac posé sur un siège. Lors d'une agression plus violente, la victime préférera, sous la menace, ouvrir son véhicule plutôt que de résister.
Dans le cas du CJ2, l'usager sera impliqué dans l'activation ou la désactivation du système. Son intervention étant nécessaire à un moment ou à un autre, sa personne subira inévitablement des préjudices physiques et psychologiques. L'activation du système CJ2 sera parfois commandée sans que l'on sache exactement où se trouve le véhicule. Comment être sûr que cela se fera dans des conditions de totale sécurité ?

Du point de vue financier, l'adoption de ces systèmes entraînera un déplacement du risque vol vers d'autres branches de l'assurance. La branche "vol voiture" ne sera peut-être plus autant sollicitée puisque le véhicule n'aura pas été volé, mais il faudra indemniser des dommages d'une autre nature tels que les dégâts causés au véhicule ou à l'habitation ou encore des frais de soins de santé en cas d'agression physique. Du point de vue financier toujours, ces systèmes seront coûteux et ne seront accessibles que pour des véhicules "haut de gamme".

Enfin, sur un plan plus philosophique mais non moins important, FEBIAC remarque qu'un seuil fatidique est à présent atteint. Le développement du car-jacking et du home-jacking est une conséquence de l'efficacité des systèmes actuels. Les constructeurs de véhicules et les fabricants de systèmes antivol sont engagés dans une course à l'armement telle que la sécurité des personnes est à présent mise en question. Jusqu'où doit-on se protéger ? Les véhicules doivent-ils devenir des forteresses ?
Moralement, l'industrie automobile ne souhaite pas que sa responsabilité soit engagée dans un cas d'agression, ou un accident, et que la présence d'un système anti car-jacking soit à l'origine du préjudice subi par la victime.

Si effet positif il devait y avoir avec ces systèmes, nous pensons que des systèmes du genre CJ1 et CJ2 n'apporteront rien de durable à la sécurité. Au contraire, ils créeront un réel danger pour les usagers de ces systèmes de même que pour les usagers de systèmes plus conventionnels. Les voleurs, de plus en plus professionnels et organisés, auront très vite connaissance des nouvelles méthodes de protection et adapteront leurs techniques en conséquence. Les menaces directes et prises d'otages le temps nécessaire de s'assurer que le véhicule est utilisable ou à en obtenir "le mode d'emploi" se multiplieront, les méthodes de vol seront plus agressives. Le véhicule sera rapidement placé sur ou dans une remorque afin de le transporter dans un endroit où les malfrats pourront y travailler à leur aise. Le but essentiel mentionné dans l'introduction du projet de cahier des charges, à savoir "Le système après-vol est destiné à protéger le véhicule et ses occupants" ne sera pas atteint. Outre les petits voleurs occasionnels que ces systèmes gèneront, il y a de plus en plus de bandes qui ciblent parfaitement les véhicules qu'elles désirent voler et sont bien décidées à arriver à leurs fins quelles que soient les méthodes à employer. FEBIAC ne peut donc soutenir le principe de systèmes du type CJ2.

Les constructeurs automobiles sont impuissants contre ces méthodes actuelles très traumatisantes pour les victimes. Le stade de la pure protection technique est dépassé car chaque nouveau système de protection stimule l'inventivité et la créativité des criminels. La technique ne peut dans ce cas continuellement tenter de résoudre à elle seule des problèmes de société. Ceux-ci doivent à présent être également combattus sur d'autres fronts, comme le plan pénal. Un premier pas timide a été entrepris au niveau judiciaire. Ainsi, un magistrat national assure depuis octobre 1998 une coordination entre les parquets afin d'avoir une approche uniforme de cette criminalité, mais cela est encore insuffisant. Les premiers résultats ne sont en tout cas pas encore connus.

Le manque de collaboration et d'harmonisation des procédures et des réglementations tant au niveau national qu'international est pour le moment tout profit pour les criminels. Certaines mesures simples peuvent cependant apporter leur contribution. Par exemple, un certificat d'immatriculation à deux volets pourrait avoir des effets positifs. Un projet de directive européenne allait pourtant dans ce sens, mais dans sa version finale la directive ne le prévoit plus qu'à titre facultatif ! En Belgique, bien que des études aient été réalisées et que le projet soit techniquement prêt, ce sont des considérations budgétaires qui bloquent son instauration. Force est donc de constater qu'une volonté politique de résoudre le problème fait malheureusement défaut tant au niveau européen que belge !

Certains développements dans d'autres domaines devraient eux aussi favoriser dans un avenir proche la lutte contre la criminalité automobile essentiellement basée sur le réemploi de numéros de châssis d'épaves.
D'une part, les nouvelles dispositions en matière de recyclage imposeront que les véhicules en fin de vie soient traités par des centres agréés. Ceux-ci devront communiquer les numéros de châssis pour qu'ils soient définitivement bloqués dans la base de données de la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules) empêchant ainsi leur réimmatriculation. Une même approche sera bientôt réalisée pour ce qui est des véhicules gravement accidentés qui sont soumis à un contrôle technique avant leur remise en circulation. En application d'un article de l'arrêté royal du 15.03.68, les numéros de châssis de ces véhicules doivent en effet être transmis à la DIV par les compagnies d'assurances qui les ont fait expertiser.